



:

) (

: آذر ۱۴۰۲

: ابتکار کمربند و راه، مرکوسور، جاده توسعه، کربن خنثی، تجارت جهانی، کریدور میانی

: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

سلسله گزارش‌های "پایش تحولات تجارت جهانی" رویدادهای کلیدی در محیط ژئواکونومیک ایران را مورد بحث و بررسی قرار می‌دهد. در این قالب، رویدادهای کلیدی از منظر تاثیرگذاری بر دیپلماسی اقتصادی و موقعیت ژئواکونومیک ایران مورد توجه قرار می‌گیرند. هدف از تهیه این گزارش که به صورت ماهانه از سوی مرکز پژوهش‌های اتاق ایران منتشر خواهد شد ارائه تصویری روشن از محیط ژئواکونومیک ایران و فرصت‌ها و تهدیدهای ایران در این فضا است.

فهرست مطالب

۵	تحولات جهانی
۱۰	تحولات منطقه‌ای
۱۶	پژوهش‌های تازه



تحولات جهانی

چین هشدار داد

ایتالیا اخیراً از مشارکت در ابتکار کمربند و راه انصراف داد. دولت چین پس از اینکه تنها شریک مهم آن در میان قدرت‌های غربی از مشارکت در ابتکار کمربند و راه انصراف داد، از تلاش‌های غرب برای سیاه‌نمایی ابتکار انتقاد کرد. ایتالیا در سال ۲۰۲۴ از این ابتکار خارج می‌شود.

ایتالیا اولین کشور گروه هفت (G7) بود که در برنامه جاه‌طلبانه جهانی چین شرکت کرد؛ اما اخیراً به پکن اطلاع داد که در سال ۲۰۲۴ از این ابتکار خارج خواهد شد. وزارت امور خارجه چین، بدون اشاره مستقیم به ایتالیا، بیانیه‌ای در مخالفت با «سیاه‌نمایی و تضعیف همکاری در پیشبرد مشترک کمربند و جاده» صادر کرد. وزارت خارجه چین بر مخالفت این کشور با اردو کشی در اقتصاد جهانی تأکید کرده است.

ابتکار کمربند و راه ۱۵۰ کشور را در بر می‌گیرد و کانون سیاست خارجی شی جین پینگ است. منتقدان این طرح را ابزار پکن برای گسترش نفوذ ژئوپلیتیکی خود، از جمله از طریق استثمار جهان در حال توسعه می‌دانند. ایالات متحده نگران است که چین از این پروژه برای استفاده گسترده از زیرساخت‌های حیاتی استفاده کند.

در سال ۲۰۱۹، ایتالیا تنها کشور گروه ۷ بود که به این پروژه پیوست. اما از همان زمان این اقدام به موضوعی مناقشه برانگیز در سیاست ایتالیا بدل شد. جورجیا ملونی، نخست‌وزیر، که سال گذشته به قدرت رسید، از خروج از این ابتکار حمایت کرد و گفت که این توافق هیچ منفعتی برای ایتالیا ندارد. دولت ایتالیا در ۳ دسامبر، چین را از برنامه خود برای خروج مطلع کرد. با این حال، رم که نگران واکنش تند پکن بود، تأکید کرد که همچنان خواهان روابط قوی است.

اتحادیه اروپا از آمریکا شکایت می‌کند؟

اتحادیه اروپا در حال بررسی بازگشایی پرونده‌ای در سازمان تجارت جهانی بر علیه ایالات متحده به دلیل مناقشه فولاد و آلومینیوم در دوران ترامپ است. این مناقشه باعث شد متحدان بر روی بیش از ۱۰ میلیارد دلار از کالاها تعرفه اعمال کنند. البته اتحادیه اروپا از اعمال مجدد تعرفه‌های تلافی‌جویانه بر کالاهای آمریکایی خودداری خواهد کرد تا زمینه برای تقویت کمپین ترامپ مهیا نشود.

با از سرگیری پرونده در سازمان تجارت جهانی، اتحادیه اروپا درهای اعمال تعرفه‌ها را در آینده باز نگه می‌دارد و در عین حال توافقی را که با دولت بایدن حاصل شده و برخی تعرفه‌ها به صورت موقت تعلیق شده‌اند را طولانی می‌کند. این توافق ماه آتی منقضی می‌شود. هنوز تصمیم نهایی توسط بروکسل برای احیای پرونده شکایت از آمریکا، گرفته نشده است.

اتحادیه اروپا با اعمال تعرفه‌های گمرکی علیه آمریکا به دلیل ترس از تقویت کمپین ترامپ در آستانه انتخابات آمریکا در ماه نوامبر مخالف است. اتحادیه اروپا و ایالات متحده ماه‌ها در حال مذاکره فشرده برای یافتن راه‌حلی برای این مناقشه بودند.

مناقشه تجاری زمانی آغاز شد که دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور سابق آمریکا، با استناد به نگرانی‌های امنیت ملی، بر فولاد و آلومینیوم اروپا عوارض وضع کرد و اتحادیه اروپا را واداشت تا با اقدامات محدودکننده خود مقابله به مثل کند.

کمیسیون اروپا در سال ۲۰۲۱ به یک آتش‌بس موقت با دولت بایدن دست یافت. در قالب این تفاهم اتحادیه اروپا و ایالات متحده به خود فرصتی دو ساله دادند تا به توافقی در مورد تجارت پایدار فولاد و آلومینیوم دست یابند که به طور دائم به مناقشه تعرفه‌ها پایان دهد. عدم دستیابی به توافق می‌تواند منجر به بازگشت برخی از این تعرفه‌ها در سال آینده شود.

به عنوان بخشی از آتش‌بس ۲۰۲۱، ایالات متحده تا حدی اقدامات تعرفه‌ای و محدودیت‌های خود را کاهش داد و صادرات فولاد و آلومینیوم اروپا به آمریکا را سهمیه‌بندی نمود. در مقابل، اتحادیه اروپا تمام اقدامات محدودکننده خود را متوقف کرد. به گفته مقامات اتحادیه اروپا، این تفاهم وضعیت نامتوازی ایجاد کرده؛ زیرا باعث شده صادرکنندگان این اتحادیه سالانه بیش از ۳۵۰ میلیون دلار عوارض پرداخت کنند.

در ماه‌های اخیر دو متحد در حال مذاکره برای طولانی کردن مدت آتش‌بس بوده‌اند. ایالات متحده می‌خواهد وضعیت موجود را فراتر از انتخابات آمریکا تا پایان سال ۲۰۲۵ تمدید کند. اتحادیه اروپا خواسته تا سیستم سهمیه‌بندی نرخ تعرفه فعلی را، که شامل ده‌ها سهمیه سه ماهه است، با سهمیه‌های سالانه جایگزین کند. دولت بایدن تا کنون این درخواست را رد کرده است. با این حال، بسیاری از کشورهای عضو اتحادیه اروپا تمایلی به پاسخ به این امتناع با اعمال مجدد تعرفه بر برخی کالاهای آمریکایی را ندارند، زیرا این اقدام می‌تواند به ترامپ در سال آینده کمک کند.

البته ایالات متحده همچنان ممکن است امتیازات جزئی بدهد. اتحادیه اروپا ممکن است بتواند از ایالات متحده برای بهبود مدیریت سهمیه‌ها امتیازات بیشتری دریافت نماید.

آرژانتین پشیمان شد

وزیر خارجه جدید آرژانتین اخیراً اعلام کرده که این کشور به بریکس نخواهد پیوست. به نظر می‌رسد این اقدام می‌تواند نشانه‌ای از تغییر چرخش گونه در سیاست خارجی این کشور پس از روی کار آمدن رییس‌جمهور جدید خاویر میلی، پوپولیست راستگرا، باشد. میلی در زمان مبارزات انتخاباتی به شدت از چین انتقاد کرده و تهدید کرد که روابط دیپلماتیک خود را با این کشور قطع خواهد کرد. وی همچنین در مصاحبه‌ای گفت: «من با هیچ کمونیستی معامله نمی‌کنم». اگرچه او از زمان پیروزی در انتخابات ۱۹ نوامبر

این لفاظی‌ها را کاهش داده، اما از دولت چپ‌گرای رئیس‌جمهور برزیل، لولا داسیلوا نیز انتقاد کرده است. میلی، در طول مبارزات انتخاباتی از تحسین‌کنندگان دونالد ترامپ، بود و بارها گفته بود که «هم‌پیمانان من ایالات متحده و اسرائیل خواهند بود». وزیر خارجه آرژانتین نیز قبلاً اهمیت بریکس را کم اهمیت جلوه داده بود. او چندی پیش در مصاحبه‌ای گفت: بریکس "بیشتر به یک همسویی سیاسی مرتبط است تا به مزایایی که می‌تواند برای تجارت بین کشورها وجود داشته باشد." ما در حال حاضر با اکثر آنها روابط دیپلماتیک و تجاری داریم. "آرژانتین در میان شش کشوری بود که در ماه اوت برای پیوستن به بلوک متشکل از برزیل، روسیه، هند، چین و آفریقای جنوبی دعوت شد. آرژانتین قرار بود در ۱ ژانویه ۲۰۲۴ به بریکس ملحق شود. در آن زمان، رئیس‌جمهور سابق آلبرتو فرناندز از این دعوت استقبال کرد و گفت که این دعوت به آرژانتین کمک می‌کند تا به بازارهای جدید دست یابد.

شکست مذاکرات تجارت آزاد اتحادیه اروپا و مرکوسور

توافق تجارت آزاد میان اتحادیه اروپا با کشورهای مرکوسور (برزیل، اروگوئه، پاراگوئه و آرژانتین)، که قرار بود در اجلاس سران آمریکای جنوبی در برزیل در تاریخ ۷ دسامبر نهایی شود، به دلیل مخالفت آرژانتین، به نتیجه نرسید. بر اساس قوانین مرکوسور، اتخاذ تصمیمات، منوط به کسب موافقت تمامی اعضا می‌باشد و در این راستا مخالفت آرژانتین، نهایی شدن توافق با اتحادیه اروپا را به تعویق انداخت.

شایان توجه است که دولت جدید آرژانتین نسبت به شروط مطرح شده توسط اتحادیه اروپا، از جمله سیاست محدودسازی جنگل‌زدایی، نگرانی دارد و به برزیل، به عنوان رئیس‌کنونی مرکوسور، اطلاع داده که نمی‌تواند در مذاکرات، تعهدات جدیدی را بپذیرد. در پی همین امر، سفر هیئت اتحادیه اروپا به ریودوژانیرو به منظور شرکت در نشست مرکوسور نیز لغو شد.

با پیروزی میلی، رئیس‌جمهور جدید آرژانتین، مشکلات متعددی بر سر گفتگوها در مورد توافق تجاری تاریخی با اتحادیه اروپا ایجاد شده است. حتی میلی در طول مبارزات انتخاباتی ریاست جمهوری خود، تهدید به ترک مرکوسور کرده بود؛ وی مرکوسور را یک "شکست خارق‌العاده" نامیده بود و از آن به عنوان "اتحادیه گمرکی با کیفیت پایین که باعث ایجاد انحراف در تجارت و آسیب به اعضای آن شده"، یاد کرده بود.

از سوی دیگر برخی از اعضای اتحادیه اروپا از جمله امانوئل ماکرون، رئیس‌جمهور فرانسه، امتیازات زیست‌محیطی که اتحادیه اروپا در مذاکرات خود با مرکوسور به دست آورده را ناچیز و کمتر از آنچه لازم است، قلمداد می‌کند. در همین راستا ماکرون پس از دیدار با رئیس‌جمهور برزیل اظهار داشت: «من نمی‌توانم از کشاورزان و صنعتگران در فرانسه و سایر کشورها در اروپا بخواهم که برای کربن‌زدایی تلاش کنند، در حالی که به طور ناگهانی تمامی تعرفه‌هایی که بر روی واردات کالاهایی که مشمول این قوانین نیستند را حذف کنم».

البته در بیانیه کمیسیون اروپا با هدف باز نگاه داشتن پنجره مذاکرات اعلام شده است که اتحادیه اروپا و مرکوسور با هدف نهایی کردن یک توافقنامه سیاسی، همکاری و تجاری در حال گفتگوهای فشرده و سازنده هستند و طی ماه‌های گذشته، پیشرفت‌های قابل توجهی نیز حاصل شده و مذاکرات با روحیه سازنده و با هدف تسریع در نیل به اهداف، ادامه خواهد یافت. با وجود این، رخداد اخیر را می‌توان شکستی برای طرفین محسوب کرد.

تشدید تحریم نفتی غرب علیه روسیه

اخیرا کشورهای غربی فشارهای خود به کشورهای لیبریا، جزایر مارشال و پاناما را تشدید کرده تا کنترل خود بر کشتی‌هایی که با پرچم کشور آنها تردد می‌کنند را افزایش دهند و از عدم بهره‌گیری از آنها در راستای دور زدن تحریم‌ها بر علیه روسیه، اطمینان حاصل کنند. این درخواست‌ها برای افزایش نظارت بر کشتی‌ها، از سوی مقامات بالای امور مالی در بریتانیا، آمریکا و اتحادیه اروپا به این کشورها ارسال شده و این کشورها تهدید به مجازات‌های مالی شده‌اند.

بر اساس این گزارش، در برخی از موارد، نفتکش‌های روسی پرچم‌های خود را به پرچم کشورهای فوق تغییر می‌دهند تا بتوانند نفت را بالاتر از سقف قیمتی تعیین شده توسط کشورهای غربی به فروش برسانند.

شایان توجه است که اعمال سقف قیمتی، شرکت‌های غربی را از ارائه بیمه و سایر خدمات به محموله‌های نفت خام روسیه منع می‌کند، مگر اینکه محموله با سقف قیمتی ۶۰ دلار در هر بشکه یا کمتر از آن خریداری شود. در حالی که این تعیین سقف از حدود یک سال پیش اعمال شد، اما تا اکتبر سال جاری به اجرا نرسید؛ در واقع این محدودیت قیمتی تنها زمانی اجرا شد که ایالات متحده تلاش کرد تا با تحریم نفتکش‌ها و شرکت‌های حمل و نقل دریایی مظنون به حمل نفت روسیه با قیمتی بالاتر از سطح تعیین شده، مسیرهای دور زدن مکانیسم تعیین قیمت را مسدود نماید.

این اقدام ایالات متحده، در راستای تعهد به کاهش ۵۰ درصدی درآمدهای انرژی روسیه تا سال ۲۰۳۰ صورت می‌گیرد؛ در حالی که بر اساس گزارشات، این مکانیسم تعیین قیمت کاملاً اجرایی نشده و از کارایی برخوردار نبود. این مکانیسم در ابتدا با هدف اجبار روسیه به تداوم صادرات نفت به منظور جلوگیری از افزایش قیمت‌های جهانی و در عین حال کاهش درآمد مسکو از فروش نفت خام طراحی شده بود؛ با این حال، به استناد مطالعه داده‌های تجارت و کشتیرانی توسط موسسه KSE، بیش از ۹۹ درصد از نفت دریایی روسیه که تنها در ماه اکتبر صادر شد، با قیمت ۷۹,۴۰ دلار در هر بشکه، یعنی بسیار بالاتر از سقف تعیین شده از سوی غرب به فروش رسیده است.

عزم عربستان سعودی و برزیل در تقویت همکاری مشترک

اخیرا رئیس‌جمهور برزیل به عربستان سفر کرد و در مورد گسترش همکاری‌های فیما بین و شرایط کنونی

منطقه‌ای و بین‌المللی با سران این کشور به رایزنی پرداخت. در پی این دیدار، دو کشور در مورد تأسیس شورای هماهنگی عربستان و برزیل به منظور تقویت همکاری مشترک به تفاهم رسیدند.

شایان توجه است که در نشست مجمع سرمایه‌گذاری برزیل و عربستان که در اوت ۲۰۲۳ در ساؤپائولو برگزار شد، ۲۵ قرارداد سرمایه‌گذاری بین دو کشور به ارزش حدود ۳,۵ میلیارد دلار به امضا رسیده بود.

با توجه به افزایش اخیر تجارت دوجانبه بین برزیل و عربستان سعودی، دو طرف درباره راه‌های گسترش تجارت و سرمایه‌گذاری به گفتگو پرداختند و در مورد تعمیق مشارکت در سایر زمینه‌های مهم مانند دفاع، همکاری اقلیمی و فضایی، علم و فناوری، انرژی‌های تجدیدپذیر، آموزش و پرورش شیلات و دام نیز به توافق رسیدند.

در پی این سفر، تقویت سایر زمینه‌های همکاری از جمله مبارزه با جرایم و فساد فرامرزی، همکاری قضایی، حمل و نقل و تدارکات، بهداشت، ابتکارات جهانی برای مقابله با همه‌گیری‌های کنونی و آتی، آموزش (همکاری با دانشگاه‌ها برای تقویت تبادل تجربیات آکادمیک، آموزشی و پژوهشی)، رادیو، تلویزیون و تبادل اخبار و آموزش و همکاری در حوزه‌های فرهنگی، موزه‌ها، موسیقی، تئاتر، نمایش و هنرهای تجسمی نیز در دستور کار قرار گرفت.

این دیدار در زمانی انجام شد که برزیل در سمت ریاست گروه ۲۰ قرار دارد. رهبران دو کشور بر اهمیت اولویت بخشی به سه بعد توسعه پایدار- اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی- در اجلاس‌های این گروه تأکید دارند. از سوی دیگر، آنها بر اهمیت تشدید تلاش‌ها به منظور دستیابی به یک راه‌حل جامع و عادلانه برای بحران فلسطین که منطبق با اصل راه‌حل دو دولتی باشد، تأکید کردند.

رکورد جدید روسیه در صادرات گاز به چین

اخیراً گازپروم، رکورد جدیدی را در عرضه روزانه گاز به چین از طریق خط لوله بزرگ سیبری^۱ به ثبت رسانده است. گازپروم در قالب یک قرارداد بلندمدت با شرکت ملی نفت چین (CNPC)، متعهد به تأمین گاز طبیعی برای شریک تجاری پیشروی خود شده است. خط لوله سیبری، بخشی از یک قرارداد ۳۰ ساله به مبلغ ۴۰۰ میلیارد دلار است که بین گازپروم با شرکت ملی نفت چین و در سال ۲۰۱۴ به امضا رسید. در ماه نوامبر، عرضه گاز روسیه از طریق خط لوله سیبری، مجدداً از تعهدات قراردادی روزانه فراتر رفت و رکورد تاریخی جدیدی از عرضه روزانه گاز به چین را به ثبت رساند.

چین در حال حاضر بیشتر گاز خود را از طریق این خط لوله، بخشی از اصطلاح مسیر شرقی، تأمین می‌کند. این خط لوله در دسامبر ۲۰۱۹ راه‌اندازی شد و به اولین خط لوله‌ای تبدیل شد که گاز روسیه را به کشور همسایه صادر می‌کند. روسیه سال گذشته ۱۵,۵ میلیارد متر مکعب گاز از طریق خط لوله سیبری به

چین تحویل داد؛ در حالی که ظرفیت سالانه آن، ۳۸ میلیارد متر مکعب است.

بر اساس سخنان الکساندر نواک، معاون نخست وزیر روسیه، این کشور سیاست تقویت همکاری‌های انرژی با چین را در دستور کار خود دارد. در همین راستا روسیه قصد دارد تا در سال جاری عرضه گاز خود به چین از طریق این مسیر را به ۲۲ میلیارد متر مکعب افزایش دهد.

تحولات منطقه‌ای

آمادگی ۱۸ کشور برای مشارکت در جاده توسعه عراق

اخیراً مقامات عراقی اعلام کردند که آماده‌سازی پروژه جاده توسعه، طبق زمان‌بندی‌های تعیین شده و بر اساس جدول زمانی پیش می‌رود. در همین راستا، کمیته‌های خاک‌شناسی حدود هزار کیلومتر از مسیر جاده توسعه را، به جز میدان‌های مین و نیز بخشی از اقلیم کردستان عراق، مورد بررسی قرار داده و در حال حاضر طراحی‌های اولیه برای ۶۰۰ کیلومتر از مسیر جاده توسعه آماده شده است. جلسات فنی نیز با وزارتخانه‌های نفت، برق، منابع آبی و گردشگری به منظور حل مشکل تعارضات برگزار شده است. پیش‌بینی می‌شود که پروژه جاده توسعه در اواسط سال آینده برای اجرا به شرکت‌های جهانی واگذار شود. تاکنون ۱۸ کشور عربی، اروپایی و آسیایی نسبت به مشارکت در جاده توسعه از طریق مشاوره، اجرا و یا سرمایه‌گذاری اعلام آمادگی کرده‌اند.

بودجه این پروژه حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد شده و طی ۳ مرحله اجرا خواهد شد: مرحله نخست در سال ۲۰۲۸، مرحله دوم در سال ۲۰۳۳ و مرحله پایانی نیز در سال ۲۰۵۰ تکمیل خواهد شد. پروژه جاده توسعه در اواخر ماه می سال گذشته توسط محمد شیاع السودانی، نخست وزیر عراق معرفی شد و شامل مسیرهای زمینی و ریلی از عراق به سمت ترکیه و بنادر آن است. این مسیر از بندر فاو در بصره آغاز می‌شود و متشکل از یک جاده و خطوط راه‌آهن به طول ۱،۲۰۰ کیلومتر در داخل خاک عراق است که نهایتاً به شبکه ریلی ترکیه متصل خواهد شد.

سرمایه‌گذاری ۹۲ میلیارد دلاری عربستان سعودی برای زمینه‌سازی اکسیو ۲۰۳۰

با توجه به موافقت با میزبانی عربستان سعودی برای نمایشگاه ۲۰۳۰، این کشور طرح سرمایه‌گذاری حدود ۹۲ میلیارد دلاری را برای این رویداد در ریاض ارائه کرد که شامل ابتکارات گسترده‌ای مانند طرح پارک ملک سلمان، ابتکار سبز سعودی (SGI) و طرح کربن زدایی حمل و نقل شهری طی هفت سال آینده است که پایتخت عربستان را به یکی از پایدارترین شهرها در جهان تبدیل خواهد کرد.

در قالب طرح SGI که از سال ۲۰۲۱ اجرایی شد، تاکنون بیش از ۴۳ میلیون اصله درخت و درختچه در سراسر این کشور کاشته شده. علاوه بر این، ۹۴ هزار هکتار بافت فرسوده تخریب و بازسازی شده که معادل ۱۴۶ هزار زمین فوتبال است. طرح پارک ملک سلمان نیز شامل افزایش فضاهای سبز بیشتر در

مرکز شهر ریاض می‌شود.

علاوه بر این، اقداماتی هم در راستای اجرای سیاست کربن‌زدایی حمل و نقل شهری در سراسر این کشور انجام شده است که از آن جمله می‌توان به اجرای طرح دورکاری در سازمان‌های دولتی برای کاهش سفرهای روزانه و همچنین افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی در قالب پروژه‌های اتوبوس شهری و مترو ریاض اشاره کرد.

رشد ۴۲ درصدی تجارت میان ترکیه و عربستان

وزیر امور بازرگانی ترکیه اخیراً اعلام کرد که حجم مبادلات تجاری بین ترکیه و عربستان طی یازده ماه سال جاری، به حدود ۶,۲ میلیارد دلار رسیده است که نشان دهنده رشد ۴۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است. شایان توجه است که دو کشور عربستان و ترکیه قصد دارند تا حجم مبادلات تجاری میان خود را در دوره میان مدت، به ۱۰ میلیارد دلار و در بلندمدت، به ۳۰ میلیارد دلار افزایش دهند.

وزیر امور بازرگانی ترکیه اعلام کرد: ترکیه و عربستان در زمینه همکاری‌های تجاری و سرمایه‌گذاری دارای توانمندی‌های زیادی هستند و یکی از مهم‌ترین ابزارهای نیل به همکاری تجاری، انعقاد توافق‌نامه تجارت آزاد بین ترکیه و کشورهای شورای همکاری است.

۱۴۰۰ شرکت عربستانی در ترکیه تاسیس شده و فرصت‌های سرمایه‌گذاری را ایجاد می‌کنند. از سوی دیگر، شرکت‌های پیمانکاری ترکیه تاکنون ۴۰۰ پروژه به ارزش ۲۸ میلیارد دلار را در عربستان به اجرا رسانده‌اند.

برگزاری اولین مجمع تجاری مصر و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس

اخیراً اولین مجمع تجاری EGY-GCC با حضور رهبران کشورها، اتاق‌های بازرگانی - مالی - تجاری کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و مصر، با هدف تعمیق همکاری‌ها در مقابله با چالش‌های بحران‌های اقتصادی جهانی در مصر برگزار شد. تلاش این کشورها بر آن بود تا بستر مناسبی برای گفت و گو و تبادل تجربیات هر یک از کشورها در زمینه‌های مختلف از جمله تولید مشترک، افزایش سرمایه‌گذاری، توسعه تجارت، کشاورزی و فرآوری مواد غذایی، حمل و نقل و لجستیک، گردشگری، برق و نفت و گاز فراهم آورند.

در همین راستا، برخی مقامات کشورها از جمله وزیر بازرگانی، صنعت و توسعه سرمایه‌گذاری عمان بر لزوم تکرار این نشست و برگزاری منظم سالانه آن به منظور پیگیری اجرای توصیه‌های مطرح شده در نشست، یافتن راه‌حل‌های فنی و ایجاد بستری بین اتاق‌های عربی برای ارائه مناقصات و فرصت‌های سرمایه‌گذاری تاکید کردند.

شایان توجه است حجم تجارت میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با مصر در سال ۲۰۲۲، حدود

۳۴ میلیارد دلار و حجم سرمایه‌گذاری فیما بین، ۳۳ میلیارد دلار بود. علاوه بر این تبادل توریست میان این کشورها، ۲ میلیون نفر بوده است.

قرارداد گازی مجارستان و ترکیه

مجارستان در حال برنامه ریزی برای انعقاد قرارداد تامین گاز مورد نیاز این کشور با شرکت انرژی دولتی بوتاس ترکیه است. در همین راستا وزیر امور خارجه ترکیه اعلام کرد که این کشور به ایفای نقش مهم در تامین انرژی مجارستان ادامه خواهد داد و مذاکرات فیما بین به منظور انعقاد قرارداد خرید گاز با بزرگترین شرکت انرژی ترکیه تا پایان سال جاری، در جریان است.

بر اساس این قرارداد که در مراحل نهایی خود قرار دارد، مجارستان در نظر دارد تا ۲۷۵ میلیون متر مکعب گاز از ترکیه را طی بهار تا تابستان ۲۰۲۴ خریداری کند.

آنچه که اهمیت انعقاد این قرارداد برای ترکیه را بیشتر ساخته، مشارکت و ایفای نقش این کشور در تضمین امنیت انرژی مجارستان است. علاوه بر این، اهمیت ترکیه به عنوان یک کشور ترانزیتی برای صادرات گاز روسیه و سایر تولیدکنندگان مانند آذربایجان به اتحادیه اروپا حائز اهمیت است.

هر چند که مجارستان همچنان بخش عمده گاز خود را از روسیه از طریق خط لوله ترک استریم و شاخه‌های آن از طریق بلغارستان و صربستان دریافت می‌کند. با این حال، مجارستان به سیاست تنوع بخشی به منابع انرژی خود ادامه می‌دهد و در این راستا متعهد به همکاری با شرکای معتبر و مطمئن از جمله گازپروم روسیه و ترکیه است.

شش منطقه ویژه اقتصادی جدید قزاقستان

اخیرا وزارت حمل و نقل قزاقستان اعلام کرده که طرح احداث مناطق ویژه اقتصادی (SEZ) در فرودگاه‌های آستانه، آلماتی، شیمکنت، آکتائو، آکتوبه و کاراگاندی را در دستور کار دارد. این تصمیم در پی برنامه این کشور برای افزایش تبادل محموله‌های فرودگاهی و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل ملی کشور اتخاذ شده است. شایان توجه است که قزاقستان دارای ۱۴ منطقه ویژه اقتصادی با جهت‌گیری‌های مختلف صنعتی در ۱۲ منطقه در سراسر کشور است. عمده این مناطق در مرکز لجستیکی قورغاص، دروازه شرقی ترکستان، به عنوان یک مرکز گردشگری بین‌المللی و بندر دریایی آکتائو است.

تکمیل فاز نخست توافق‌نامه مشارکت اقتصادی جامع بین امارات و کلمبیا

امارات متحده عربی و کلمبیا در بیانیه‌ای مشترک اعلام کردند که فاز نخست توافق‌نامه مشارکت جامع اقتصادی (CEPA) را که به تقویت روابط تجاری و سرمایه‌گذاری بین دو کشور کمک می‌کند، تکمیل کرده‌اند و برآورد می‌شود که این توافق طی سه ماه پس از انجام مذاکرات نهایی، به امضا برسد. فاز



یک این توافق، شامل حوزه‌های کلیدی از جمله مبادله کالا و خدمات، رویه‌های گمرکی، قوانین مبدأ و موارد دیگر است.

در همین راستا وزیر تجارت خارجی امارات گفت: «کلمبیا، سومین اقتصاد بزرگ در آمریکای جنوبی، تولیدکننده مهم قهوه و دروازه بالقوه‌ای برای ورود شرکت‌های مستقر در امارات به منطقه آمریکای جنوبی و بهره‌گیری از فرصت‌های اقتصادی آن است. امضای توافق‌نامه مشارکت جامع اقتصادی میان امارات متحده عربی و کلمبیا، رونق زیادی به کسب و کارها در هر دو کشور خواهد داد. این توافق‌نامه اولین در نوع خود در زمینه همکاری اقتصادی بین شورای همکاری خلیج فارس و آمریکای لاتین به شمار می‌رود. ما مشتاقانه در انتظاریم تا از این مشارکت به منظور تقویت دو اقتصاد و کمک به رشد پایدار اقتصاد جهانی استفاده کنیم.»

مقام تجاری امارات، این توافق را بخشی از استراتژی امارات متحده عربی به منظور ایجاد توافق‌نامه‌های اقتصادی با اقتصادهای آینده‌دار جهانی دانست که به عنوان محرک اصلی تلاش‌های این کشور برای افزایش حضور در سراسر جهان عمل خواهد کرد. استراتژی‌ای که با هدف دو برابر کردن حجم تولید ناخالص داخلی این کشور در دهه آینده طراحی شده است. ایجاد شراکت‌های تجاری و تقویت سرمایه‌گذاری با شرکای کلیدی از سراسر جهان، ستون اصلی این استراتژی ملی بلندپروازانه به شمار می‌رود.

روابط امارات متحده عربی و کلمبیا در دوره گذشته رشد چشمگیری داشته است. این روابط با سفر رئیس جمهور کلمبیا به امارات در نوامبر ۲۰۲۱ تقویت شد.

شایان توجه است که امارات متحده عربی، به عنوان شریک تجاری اصلی کلمبیا در جهان عرب به شمار می‌رود؛ به نحوی که مبادلات تجاری فی‌مابین آنها، ۴۰ درصد از تجارت کلمبیا با منطقه را در سال ۲۰۲۰ تشکیل داد. علاوه بر این، ارزش تجارت غیرنفتی میان امارات و کلمبیا در سال گذشته، بالغ بر ۹۹۱ میلیون درهم بود که انتظار می‌رود پس از امضای توافق‌نامه مشارکت جامع اقتصادی، این رقم طی سال‌های آینده تا سه برابر افزایش یابد.

بر اساس مفاد توافق‌نامه مشارکت جامع اقتصادی، دو کشور تعرفه‌های گمرکی بر روی طیف گسترده‌ای از کالاها را کاهش خواهند داد یا به طور کامل حذف خواهند کرد، دسترسی به بازارهای خود را افزایش می‌دهند، سرمایه‌گذاری‌های متقابل را تشویق می‌کنند، اقدام به ایجاد فرصت‌های شغلی می‌کنند و دامنه همکاری‌های فی‌مابین در بخش‌های دارای اولویت خود از جمله توریسم، گردشگری، زیرساخت‌ها، کشاورزی و تولید مواد غذایی را افزایش خواهند داد.

در واقع امارات برنامه انعقاد توافق‌نامه مشارکت جامع اقتصادی را در سپتامبر ۲۰۲۱ و به عنوان بخشی از اولین مجموعه از "پروژه‌های ۲۰۵۰" خود آغاز کرد. هدف از انعقاد این توافق‌نامه‌ها، گسترش همکاری‌های تجاری و سرمایه‌گذاری با بازارهای کلیدی بین‌المللی، افزایش تجارت و رشد صادرات ملی است؛ به نوعی

که به رشد دو برابری تولید ناخالص داخلی در دهه آینده کمک کند؛ در همین راستا امارات در سال جاری، اولین توافق نامه مشارکت جامع اقتصادی خود را با هند به امضا رساند. علاوه بر این، در حال گسترش همکاری های خود با آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین نیز هست.

مازاد تجاری ۱۶,۷۳ میلیارد دلاری قطر در سه ماهه سوم

بر اساس گزارش آمار فصلی تجارت خارجی قطر که توسط سازمان برنامه ریزی و آمار (PSA) این کشور برای سه ماهه سوم سال ۲۰۲۳ منتشر شده است، کل صادرات قطر در سه ماهه سوم ۲۰۲۳ (شامل صادرات کالاهای داخلی و صادرات مجدد)، به رقم ۸۹,۸ میلیارد ریال قطر رسید که ۳۲,۸ درصد کاهش نسبت به سه ماهه سوم سال ۲۰۲۲ نشان می دهد.

دلیل عمده کاهش کل صادرات در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۳، کاهش ۳۴,۶ درصدی صادرات سوخت های معدنی، روان کننده ها^۱ و مواد مرتبط به آن، به میزان ۴۱,۲ میلیارد ریال، کاهش ۳۰,۸ درصدی صادرات مواد شیمیایی و محصولات وابسته به آن به میزان ۲,۷ میلیارد ریال و کاهش ۵۳,۷ درصدی مواد خام و مواد غیر خوراکی به جز سوخت، به میزان ۰,۳ میلیارد ریال است.

از سوی دیگر صادرات ماشین آلات و تجهیزات حمل و نقل با افزایش ۱۹,۶ درصدی، به میزان ۰,۴ میلیارد ریال رسید. صادرات اقلام تولیدی متفرقه با افزایش ۱۲ درصدی به میزان ۰,۱ میلیارد ریال رسید

ارزش واردات قطر در سه ماهه سوم ۲۰۲۳، ۲۸,۹ میلیارد ریال بود که این رقم در مقایسه با ارزش واردات در سه ماهه سوم ۲۰۲۲ که ۳۱,۵ میلیارد ریال بود، به میزان ۸,۱ درصد با کاهش مواجه شد.

دلیل عمده کاهش ارزش واردات در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۳، کاهش ۱۶ درصدی اقلام تولیدی متفرقه به میزان ۱ میلیارد ریال، کاهش ۲۰,۳ درصدی مواد شیمیایی و محصولات مرتبط به میزان ۰,۶۴ میلیارد ریال، کاهش ۱۵,۵ درصدی واردات غذا و حیوانات زنده به ارزش ۰,۵۶ میلیارد ریال، کاهش ۱۶,۳ درصدی واردات مواد خام، مواد غیرخوراکی به جز سوخت به ارزش ۰,۲ میلیارد ریال بوده است.

از سوی دیگر افزایش ۱ درصدی در ماشین آلات و تجهیزات حمل و نقل به ارزش ۰,۱ میلیارد ریال و ۱,۵ درصدی کالاهای تولیدی طبقه بندی شده بر اساس مواد به کار رفته در آنها^۲ به میزان ۰,۰۶ میلیارد ریال ثبت شده است.

در طول سه ماهه سوم ۲۰۲۳، آسیا مقصد اصلی صادرات قطر و اولین مبدأ واردات قطر بود؛ ۷۴,۹ درصد از صادرات قطر به آسیا و ۳۶,۳ درصد از واردات قطر از آسیا بود؛ در رتبه بعدی، اتحادیه اروپا با سهم صادراتی ۱۰,۴ درصدی و واردات ۲۷,۵ درصدی قرار دارد و در رتبه سوم، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با

1 -lubricants

2 - Manufactured Goods Classified Chiefly by Material



سهم ۹,۴ درصدی از صادرات و ۷,۳ درصدی از واردات قرار دارند.

مازاد تجاری ۲۷,۵ درصدی عربستان سعودی

بر اساس آخرین آمار منتشر شده توسط اداره کل آمار عربستان سعودی، مازاد تجاری این کشور برای دومین ماه متوالی افزایش یافت. این رقم در سپتامبر ۲۰۲۳ به ۴۴ میلیارد ریال، معادل ۱۱,۶۶ میلیارد دلار رسید.

این رقم نسبت به مازاد تجاری در ماه آگوست که ۳۴,۳۱ میلیارد ریال بود، افزایش ۲۷,۵ درصدی پیدا کرد؛ هر چند که این رقم در مقایسه با آمار همین ماه در سال گذشته، کاهش ۳۱,۵ درصدی را نشان می‌دهد.

بر اساس این گزارش، حجم کل کالاهای صادراتی نسبت به سال پیش از آن، ۱۷,۱ درصد کاهش داشته و به حدود ۱۰۳,۸ میلیارد ریال رسیده است؛ در حالی که این رقم در سپتامبر ۲۰۲۲، حدود ۱۲۵,۳ میلیارد ریال بود. علت اصلی این کاهش، در درجه اول ناشی از کاهش ۱۷,۱ درصدی صادرات نفت است که معادل ۱۷,۲ میلیارد ریال کاهش یافت و ارزش آن به ۸۳,۱ میلیارد ریال (حدود ۲۲,۲ میلیارد دلار) رسید؛ این در حالی است که این رقم در سپتامبر ۲۰۲۲، ۱۰۰,۳ میلیارد ریال بود. هر چند که این کاهش، بر اساس تصمیم داوطلبانه مبنی بر کاهش تولید این کشور بود که اجرای آن در ماه می سال جاری و در راستای تصمیم کشورهای اوپک پلاس با هدف تضمین ثبات بازارهای جهانی نفت آغاز شد.

بر اساس گزارش اداره کل آمار عربستان سعودی، سهم صادرات نفت از کل سبد صادراتی در شهریور ماه با افزایش جزئی به ۸۰,۱ درصد رسید. علاوه بر این، صادرات غیرنفتی که شامل صادرات مجدد نیز می‌شود، در سپتامبر ۲۰۲۳ با ۱۷,۲ درصد کاهش، به ۲۰,۷ میلیارد ریال عربستان رسید؛ این رقم در سپتامبر ۲۰۲۲، حدود ۲۵ میلیارد ریال بود.

از سوی دیگر، واردات کالایی عربستان سعودی به میزان ۱,۴ میلیارد ریال کاهش یافته است. این رقم در سپتامبر ۲۰۲۳ به ۶۰,۱ میلیارد ریال رسید؛ در حالی که این رقم در سپتامبر ۲۰۲۲، ۶۱,۵ میلیارد ریال بود. چین همچنان شریک اصلی تجاری عربستان به شمار می‌رود. ارزش صادرات عربستان به چین در ماه سپتامبر، به ۱۹ میلیارد ریال، یعنی معادل ۱۸,۳ درصد از کل صادرات عربستان رسید. کشورهای ژاپن و کره جنوبی، در رتبه‌های بعدی پس از چین قرار دارند.

کشورهای هند، امارات متحده عربی، ایالات متحده آمریکا، بحرین، عمان، مصر و لهستان جزو ۱۰ مقصد برتر صادراتی عربستان به شمار می‌روند، به نحوی که مجموع صادرات عربستان به این ده کشور، بالغ بر ۶۹,۷ میلیارد ریال است که ۶۷,۱ درصد از کل صادرات این کشور را در بر می‌گیرد.

از لحاظ واردات، چین، در رتبه نخست واردات عربستان قرار دارد. ارزش واردات عربستان از چین در ماه سپتامبر، ۱۲,۳ میلیارد ریال، یعنی معادل ۲۰,۵ درصد از کل واردات این کشور بود. در رتبه‌های بعدی، ایالات متحده

و امارات متحده عربی قرار دارند. علاوه بر این، کشورهای هند، مصر، آلمان، ژاپن، سوئیس، کره جنوبی و ایتالیا در میان ۱۰ شریک اصلی وارداتی عربستان سعودی قرار دارند؛ ارزش کل واردات عربستان از این ده کشور، بالغ بر ۳۷,۴ میلیارد ریال بود که ۶۲,۳ درصد از کل واردات عربستان سعودی را تشکیل می دهد.

بندر جدده، یکی از مهم ترین بنادر عربستان به شمار می رود که کالاها از طریق آن وارد کشور می شوند. ارزش کل واردات عربستان از طریق این بندر در سپتامبر، ۱۴,۵ میلیارد ریال، معادل ۲۴,۱ درصد از کل حجم واردات است. در رتبه بعدی، سایر بنادر اصلی عبارتند از: بندر ملک عبدالعزیز در دمام، فرودگاه ملک خالد در ریاض، بندر رأس تنوره^۱ و فرودگاه بین المللی ملک فهد در دمام. این پنج بندر، ۶۷,۸ درصد از کل واردات عربستان را به خود اختصاص می دهند.

رشد شرکتهای کوچک و متوسط در عربستان سعودی

گزارش اخیر اداره کل شرکتهای کوچک و متوسط عربستان حاکی از این است که تعداد شرکتهای کوچک و متوسط در این کشور با افزایش ۳,۵ درصدی نسبت به سه ماهه دوم سال جاری، به ۱,۲۷ میلیون شرکت رسیده است. دفتر اکثر این شرکتهای یعنی حدود ۴۳,۳ درصد در ریاض قرار دارند. دفتر ۱۸,۳ درصد از شرکت های کوچک و متوسط نیز در مکه قرار دارد.

در این گزارش که اقدام به معرفی فرصتهای سرمایه گذاری برای کارآفرینان می کند، منطقه القاسم به عنوان یکی از مناطق مهم برای سرمایه گذاری و مستعد گسترش موفقیت آمیز کارآفرینی مطرح شد.

بر اساس این گزارش، در سال ۲۰۲۳ خون تازه ای در رگهای سرمایه گذاری در شرکتهای کوچک و متوسط در این کشور جریان پیدا کرد. در ۹ ماه نخست سال ۲۰۲۳، سرمایه گذاران به بیش از ۲ میلیارد ریال سرمایه گذاری جسورانه انجام دادند؛ امری که عربستان را در رتبه نخست فهرست تامین مالی در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا قرار داد.

بنا بر این گزارش، بخش تولید شاهد رشد سالانه قابل توجه ۴,۶ درصدی بود. تا پایان مردادماه سال جاری، تعداد پروانه های صنعتی جدید به ۱۳۶ مورد و نرخ رشد تعداد تأسیسات صنعتی به ۳,۸ درصد رسید که مجموع آنها را به بیش از ۱۱ هزار واحد رساند؛ این در حالی است که هدف بلندپروازانه دستیابی به ۳۶ هزار تأسیسات صنعتی تا سال ۲۰۳۵ برنامه ریزی شده است.

پژوهش های تازه

بانک جهانی، حامی کریدور میانی

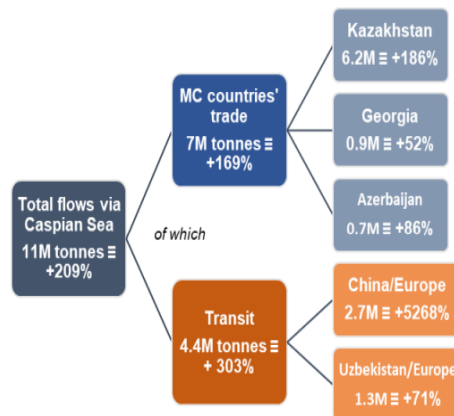
بانک جهانی اخیرا گزارش مفصلی تحت عنوان "کریدور تجارت و حمل و نقل میانی - سیاستها و

سرمایه‌گذاری‌ها برای سه برابر کردن حجم بار و نصف کردن زمان سفر تا سال ۲۰۳۰" منتشر کرده و ضمن حمایت از توسعه این کریدور، راهکارهایی برای توسعه توان عملیاتی آن در افق ۲۰۳۰ ارائه داده است. نکات کلیدی این گزارش در ادامه می‌آید:

۱. حجم بار انتقالی از کریدور میانی یا ترانس خزر تا سال ۲۰۳۰ پتانسل افزایش سه برابری نسبت به سال ۲۰۲۳ را داراست. در صورت بالفعل شدن این پتانسیل، حجم بار انتقالی از این کریدور می‌تواند به ۱۱ میلیون تن افزایش یابد و زمان سفر را که اکنون ۳۰ تا ۴۵ روز است به نصف کاهش دهد. نحوه افزایش حجم انتقال بار از این کریدور تا ۲۰۳۰ در شکل ذیل آمده است. همانگونه که شکل نشان می‌دهد، سهم ترانزیت از ۱۱ میلیون تن بار انتقالی در ۲۰۳۰، ۴,۴ میلیون تن خواهد بود.

شکل شماره ۱- پیش بینی بانک جهانی از میزان افزایش حجم بار انتقالی از طریق کریدور میانی در سال ۲۰۳۰

Figure ES2. Traffic along the MC via the Caspian Sea is projected to triple by 2030 to 11million tonnes



Source: own calculations based on the simplified trade&transport modelling in InfraForecast software. Notes: ≡ means equivalent to percent increase from 2021 to 2030.

منبع: بانک جهانی

نقشه شماره ۱- کریدور میانی و سایر کریدورهای حمل و نقل میان چین و اروپا

Figure ES1. The MC among trade corridors connecting Europe and Asia



منبع: بانک جهانی

۲. این کریدور در حال حاضر به دلیل ناکارآمدی‌ها و شکاف‌های زیرساختی با موانع جدی برای نقش‌آفرینی کلیدی در تجارت منطقه‌ای مواجه است. این کریدور با برخی محدودیت‌های زیرساختی از جمله موانع در گذرگاه‌های مرزی، دشواری‌های انتقال بار از قطار به کشتی و ناکارآمدی‌های عملیاتی مواجه است که باید برطرف شود.

۳. تهاجم روسیه به اوکراین، توجه به کریدور میانی را به عنوان کریدور جایگزین برای کاهش وابستگی به مسیرهای روسیه افزایش داد. ترافیک کانتینری در این کریدور در سال ۲۰۲۲، ۳۳ درصد افزایش یافت؛ اما در ادامه با چالش‌هایی مواجه شد که منجر به کاهش ۳۷ درصدی در سال ۲۰۲۳ شد.

۴. ناکارآمدی‌ها و شکاف‌های زیرساختی در راه‌آهن ترکیه باعث شده که مسیر دریای سیاه در حال حاضر بر مسیر زمینی ترجیح داده شود

۵. زمان نقل و انتقال کالا در امتداد کریدور میانی حدود ۳۰ تا ۴۵ روز است که سه برابر زمان سفر از مسیر شمالی (از طریق روسیه) است.

۶. هزینه‌های حمل و نقل بالا و ناپایدار، تاخیرها و مسائل مربوط به لجستیک، اسناد و زیرساخت،

فقدان هماهنگی کریدورها، ناکارآمدی عملیاتی در بنادر، چالش‌های زیرساخت‌های ریلی و تاخیر در گذرگاه‌های مرزی از معضلات مهم کریدور میانی است.

۷. آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه در نوامبر ۲۰۲۲ "نقشه راه" را برای بهبود کریدور میانی امضا کردند. سازمان‌ها و شرکای بین‌المللی، از جمله بانک جهانی، اتحادیه اروپا، EBRD، و ADB از کمک‌های فنی و سرمایه‌گذاری‌ها حمایت کردند.

۸. ترکیبی از سرمایه‌گذاری‌ها و اقدامات کارآمد می‌تواند زمان سفر در امتداد کریدور میانی را تا سال ۲۰۳۰ به نصف کاهش دهد.

۹. مدل‌های تخمینی بانک جهانی که در این پژوهش به کار گرفته شده‌اند، افزایش ۳۰ درصدی تجارت چین و اتحادیه اروپا را تا سال ۲۰۳۰ پیش‌بینی می‌کند. انتظار می‌رود که حجم ترانزیت از طریق کریدور میانی تا سال ۲۰۳۰ سه برابر شود، اما این کریدور عمدتاً یک کریدور منطقه‌ای باقی خواهد ماند.

۱۰. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و اصلاحات سیاستی برای بالفعل کردن پتانسیل این کریدور مورد نیاز است. سرمایه‌گذاری‌های اولویت‌دار عبارتند از:

- بهبود رویه‌های عبور از مرز
- ارتقاء زیرساخت‌های ریلی
- افزایش ظرفیت بنادر
- ساده‌سازی رویه‌های گمرکی

۱۱. اصلاحات اولویت‌دار در حوزه خط‌مشی‌ها عبارتند از:

- هماهنگ‌سازی مقررات حمل و نقل
- توسعه دیجیتالی شدن رویه‌های تجاری
- تقویت همکاری‌های منطقه‌ای

۱۲. سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای بالفعل کردن پتانسیل‌های این کریدور ۱۱,۵ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. سرمایه‌گذاری باید در هر سه کشور اصلی مسیر کریدور، یعنی قزاقستان، آذربایجان و گرجستان توزیع شود.

۱۳. بانک جهانی متعهد به حمایت از توسعه این کریدور است.
۱۴. بانک جهانی کمک‌های فنی و حمایت مالی برای پروژه‌های این کریدور ارائه کرده است.
۱۵. در صورت عملیاتی شدن، انتظار می‌رود کریدور میانی نقل و انتقال کالا را با افزایش ۱,۵ برابری کانتینرها افزایش دهد. پیش‌بینی می‌شود نقل و انتقال کالاهای پر ارزش مانند کبود دو برابر شود و سهم مواد اولیه کاهش یابد.
۱۶. کریدور میانی فرصتی را برای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی برای تنوع بخشیدن به مسیرهای تجاری، افزایش انعطاف‌پذیری و کاهش وابستگی به شرکای سنتی ارائه می‌دهد. این کشورها با اتخاذ سیاست‌های سنجیده می‌توانند صادرات را افزایش دهند، به تولید محصولات پیچیده بپردازند و به بازارهای جدید دست یابند.

راهبردهای چین برای توسعه سبز کم‌کربن: چشم‌انداز همکاری جنوب-جنوب

آنکتابد اخیرا در گزارشی مفصل تحت عنوان "راهبردهای چین برای توسعه سبز کم‌کربن: چشم‌انداز همکاری جنوب-جنوب" به سیاست‌های مهمترین بازیگر جهان در حال توسعه در این زمینه پرداخته است. نکات کلیدی این گزارش در پی می‌آید:

۱. تعهد چین به توسعه سبز کم‌کربن

چین تعهد جدی به توسعه سبز کم‌کربن دارد و متعهد شده که انتشار کربن را تا سال ۲۰۳۰ به اوج برساند و تا سال ۲۰۶۰ به وضعیت کربن خنثی دست یابد.

۲. چالش‌های توسعه سبز کم‌کربن

دستیابی به توسعه سبز کم‌کربن یک چالش بزرگ برای چین است، زیرا این کشور بزرگترین تولیدکننده گازهای گلخانه‌ای در جهان است. صنعتی شدن و شهرنشینی سریع چین منجر به چالش‌های زیست‌محیطی قابل توجهی شده است.

۳. استراتژی‌های چین برای توسعه سبز کم‌کربن

چین طیف گسترده‌ای از استراتژی‌ها را در حوزه‌های مختلف برای پیشبرد توسعه سبز کم‌کربن اجرا کرده است، از جمله:

- برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی و اجتماعی: ادغام اهداف توسعه سبز در برنامه‌های توسعه ملی و منطقه‌ای.

- سیاست صنعتی: ترویج توسعه صنایع و فناوری‌های کم‌کربن.
- سیاست انرژی: گذار تدریجی به سبد انرژی کم‌کربن با استفاده فزاینده از منابع انرژی‌های تجدید پذیر.
- برنامه‌ریزی شهری: توسعه شهرهای متراکم، دارای فضاهای گسترده برای پیاده‌روی و حمل و نقل عمومی
- سیاست زیست محیطی: اجرای مقررات و استانداردهای زیست محیطی سختگیرانه‌تر.

۴. نقش همکاری جنوب-جنوب در توسعه سبز کم‌کربن

- همکاری جنوب - جنوب می‌تواند نقش مهمی در کمک به کشورهای در حال توسعه از جمله چین برای دستیابی به توسعه سبز کم‌کربن داشته باشد.
- همکاری جنوب-جنوب می‌تواند برای کشورهای در حال توسعه دسترسی به فناوری، منابع مالی و تخصص را فراهم کند.
- همکاری جنوب-جنوب همچنین می‌تواند به کشورهای در حال توسعه برای ایجاد ظرفیت و به اشتراک‌گذاری تجربیات در زمینه توسعه سبز کم‌کربن کمک کند.

۵. درس‌هایی از تجربه چین برای سایر کشورهای در حال توسعه

- تجربه چین در توسعه سبز کم‌کربن درس‌های ارزشمندی برای سایر کشورهای در حال توسعه ارائه می‌دهد.
- کشورهای در حال توسعه می‌توانند از استراتژی‌های کلان، ترتیبات نهادی و نوآوری‌های فناوری چین بیاموزند.
- افزون بر این کشورهای در حال توسعه می‌توانند از رویکرد چین به همکاری جنوب-جنوب بیاموزند.

۶. لزوم همکاری بین‌المللی

- همکاری بین‌المللی برای دستیابی به اهداف جهانی در مورد تغییرات آب و هوا و توسعه پایدار ضروری است.
- کشورهای توسعه یافته باید از کشورهای در حال توسعه حمایت مالی و فنی کنند.

- همه کشورها باید برای توسعه و اجرای سیاست‌های موثر برای توسعه سبز کم کربن با یکدیگر همکاری کنند.

۷. سهم چین در توسعه جهانی سبز کم کربن

- چین سهم قابل توجهی در پیشبرد برنامه‌های توسعه جهانی سبز کم کربن دارد.
- سرمایه‌گذاری چین در انرژی‌های تجدیدپذیر، بهره‌وری انرژی و فناوری‌های سبز به کاهش انتشار جهانی کمک می‌کند.
- چین همچنین تجربه و تخصص خود را از طریق همکاری جنوب-جنوب با سایر کشورهای در حال توسعه به اشتراک می‌گذارد.

۸. اهمیت نوآوری

- نوآوری برای دستیابی به توسعه سبز کم کربن ضروری است.
- چین سرمایه‌گذاری زیادی در تحقیق و توسعه فناوری‌های کم کربن انجام می‌دهد.
- همکاری جنوب-جنوب همچنین می‌تواند به کشورهای در حال توسعه برای دسترسی و به کارگیری فناوری‌های جدید کمک کند.

۹. نیاز به یک گذار عادلانه

- گذار به اقتصاد سبز کم کربن باید عادلانه باشد.
- کشورهای در حال توسعه باید در تلاش برای گذار به اقتصاد سبز مورد حمایت قرار گیرند.
- کارگران و جوامعی که تحت تأثیر این گذار قرار گرفته‌اند باید از حمایت و کمک برخوردار شوند.

۱۰. آینده توسعه سبز کم کربن

- توسعه سبز کم کربن برای آینده‌ای پایدار ضروری است.
- همه کشورها موظف هستند برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و ترویج توسعه سبز اقدام کنند.
- همکاری جنوب-جنوب می‌تواند نقشی حیاتی در پیشبرد توسعه جهانی سبز کم کربن ایفا کند.

گزارش جدید سازمان تجارت جهانی

آخرین ویرایش گزارش فصلی موسوم به بارومتر تجارت کالایی سازمان تجارت جهانی (GTB) نشان

می‌دهد که حجم تجارت کالا در سه ماهه سوم ۲۰۲۳ به روند نرمال بازگشته است. شاخص GTB از ۹۵,۶ در سه ماهه دوم ۲۰۲۳ به ۱۰۰,۰ افزایش یافت. این امر نشان می‌دهد که تجارت جهانی در حال بهبود است. روند بهبود به کندی از اواخر سال ۲۰۲۲ آغاز شد.

با وجود این پیشرفت مثبت، چشم‌انداز تجارت نامشخص است. چندین خطر می‌تواند بهبود تجارت را از مسیر خود خارج کند، از جمله جنگ در اوکراین، افزایش تورم و سیاست‌های پولی سخت‌گیرانه‌تر در اقتصادهای بزرگ. جنگ در اوکراین زنجیره تامین را مختل کرده و قیمت انرژی و مواد غذایی را بالا می‌برد. افزایش تورم قدرت خرید خانوارها را از بین می‌برد و می‌تواند منجر به کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده شود. سیاست‌های پولی سخت‌گیرانه توسط بانک‌های مرکزی می‌تواند هزینه‌های استقراض را افزایش دهد و فعالیت‌های اقتصادی را کاهش دهد.

به طور کلی، سازمان تجارت جهانی با احتیاط نسبت به چشم‌انداز تجارت خوش بین است. این سازمان پیش‌بینی می‌کند که رشد تجارت کالا در سال ۲۰۲۳ به ۳,۰ درصد می‌رسد که نسبت به ۵,۳ درصد در سال ۲۰۲۲ کاهش محسوسی را نشان می‌دهد.